

VI

Estado da Índia

1.º

Generalidades

1. A localização geográfica do Estado da Índia, cujo maior distrito é situado cerca do paralelo 15º de latitude norte, define-lhe um ambiente de características

tipicamente intropicais, com elevadas precipitações na época das chuvas e altas temperaturas em quase todo o ano. A sua economia, que tradicionalmente, e até há bem pouco tempo, tem sido de base agrícola, é assim fortemente influenciada pela existência de um ambiente físico, onde predominam altos teores de humidade.

O meio humano, em que a religião domina totalmente as condições sociais e económicas dos vários agrupamentos, tem também características próprias, totalmente dissemelhantes das províncias africanas ou do ambiente metropolitano.

Por outro lado, a posição geográfico-política desta nossa província do Indico, frente a um verdadeiro continente povoado por algumas centenas de milhões de indivíduos, tem ditado, em condições normais, muitas das suas soluções de carácter económico e é causa da manutenção, em velhos moldes, de boa parte da sua produção.

2. A produção agrícola do Estado da Índia é fundamentalmente constituída pelo coco, pela areca, pelo arroz e, em menor escala, pela castanha de caju.

O coco e a areca eram usualmente exportados para a União Indiana, que comprava toda a produção; a castanha de caju, industrializada localmente, serve vários mercados externos, especialmente o americano, e a produção de arroz é totalmente absorvida pelo consumo local, uma vez que o arroz constitui o alimento basilar da população. Anualmente são ainda importadas 10 000 t a 20 000 t deste cereal, pois que a produção local não chega para a satisfação das necessidades de consumo interno.

A situação política criada ao Estado da Índia pela União Indiana modificou a posição dos mercados tradicionais e tornou necessário procurar outra colocação para a produção agrícola, com dificuldades muitas vezes graves.

No campo silvícola o Estado da Índia é uma região rica, mas a exploração florestal tem sido quase exclusivamente destinada ao consumo interno, mantendo-se, por isso, com valor potencial para o futuro.

A produção pecuária é fortemente influenciada pela alta percentagem do hinduísmo existente. Os tabus

alimentares e a crença no armentio zebu, nem são propícios à ideia de riqueza baseada neste tipo de produção nem ao seu aproveitamento local em larga escala, nem ainda ao aperfeiçoamento das espécies animais.

A indústria de transformação quase não existe na Índia, à parte o tratamento caseiro e primitivo da castanha de caju.

Nas indústrias extractivas, a de maiores tradições é a da pesca, especialmente localizada (em valor relativo) nos distritos de Damão e Diu. O volume de pescado obtido, embora por métodos antiquados, era, porém, elevado e nos distritos do Norte destinava-se quase exclusivamente a colocação em território da União Indiana. A falta deste mercado deu origem a aguda crise, a que se tem procurado dar solução, tentando novos mercados para o pescado, especialmente depois de seco.

Nos últimos anos, e merco de revisão da economia a que a última guerra deu origem, algumas nações, especialmente o Japão, a Itália e a Alemanha, principiaram a manifestar interesse pelos minérios de ferro e de manganês existentes no Estado da Índia. Este interesse levou a uma exploração intensiva, embora não ainda nos melhores moldes da técnica, e permitiu que no último ano fossem exportadas mais de 2 200 000 t de minério de ferro e 150 000 t de minério de manganês, que renderam a economia da Índia Portuguesa cerca de 400 000 contos.

3. Neste Plano de Fomento encaram-se algumas obras tendentes a melhorar a economia nos seus aspectos agrícola, silvícola, pecuário e mineiro, tanto como tentativa de aumentar a produção ou modificar o ambiente produtivo como na valorização dessa produção, através da melhoria dos transportes.

Assim, no campo agro-pecuário, entende-se indispensável a criação duma estação agrária, devidamente equipada, que permita a experimentação no sentido de melhorar as culturas existentes e, sobretudo, introduzir outras para que se julga próprio o meio. A produção pecuária também terá o seu lugar nesta instalação e através dela se fará a conveniente propaganda de melhoria do armentio local.

Em novas obras de rega pensa-se poder agir tanto para melhora do abastecimento interno como para aumento da exportação.

Quanto aos transportes, pode dizer-se que a Índia possui actualmente uma razoável rede de estradas, mas que foram construídas no sentido da ocupação político-social ou de serventia dos interesses gerais. O desenvolvimento da industria mineira, pelos enormes volumes de mercaderia movimentada, exige, porém, uma revisão deste problema, no sentido de o adaptar às necessidades actuaes, conjugando os transportes rodoviário, ferroviário e fluvial, com vista a obter um melhor aproveitamento de todos, que embarateça os fretes até a bordo dos navios de longo curso e, assim, valorize a produção mineira.

Prevê-se, por isso, um programma de melhoramento de estradas e pontes (com vista especialmente à serventia das zonas mineiras), de melhoramento de canais navegáveis, de ampliação e equipamento do porto de Mormugão e de melhora das condições de exploração do caminho de ferro.

Por ultimo, encaram-se os problemas sociais emergentes da saúde e da instrução, entendendo-se da maior conveniência económica e politica a ampliação do ensino técnico e do ensino primário, bem como a melhora das condições hospitalares. Os abastecimentos de agua também não foram esquecidos.

§ 2.º

Justificação dos empreendimentos

I) Conhecimento científico do território

1. Cartografia geral

4. Neste grupo apenas se insereve a verba de 5000 contos, que se destina a execução de levantamentos hidrográficos, tanto de portos como de rios e canais navegáveis.

II) Aproveitamento de recursos

1. Agricultura, silvicultura e pecuária

5. a) *Instalação de estabelecimentos de experimentação* e b) *Fomento agro-pecuario*. — Estas rubricas somam a importância de 27 000 contos, dos quais 10 000

contos se destinam à construção e instalação de uma estação agrária, 2500 contos à ampliação da área de regadio dos já construídos canais de Candepar e Parodá, 4000 contos à recuperação de terras nas margens do rio Sal, 3000 contos a povoamento florestal, 4500 contos a estudos e assistência técnica na execução de pequenas obras de rega e 1500 contos à recuperação de terrenos em Diu.

A estação agrária terá importância decisiva no melhoramento da agricultura local, quer pelo aperfeiçoamento das espécies existentes, quer ainda por permitir os ensaios indispensáveis à introdução de novas culturas de alto rendimento. No campo pecuário será a base duma tentativa séria de melhoramento do armento local.

A ampliação da área de regadio dos canais de Candepar e Parodá é indispensável, até por permitir tirar melhor partido de duas obras já concluídas mas que ainda não alimentam toda a área regável que podem dominar.

A recuperação de terras nas margens do rio Sal poderá trazer à cultura algumas centenas de hectares actualmente improdutivos, que podem fornecer a economia de Goa entre 1300 t e 1500 t anuais de arroz em casca. Não desaparece ainda a necessidade de importar arroz, mas espera-se que noutra oportunidade obras a executar na região de Rivona e já em estudo permitam a rega de áreas susceptíveis de garantir a Goa o auto-abastecimento daquele género essencial.

A verba de 3000 contos para povoamento florestal será aplicada nos três distritos, conforme as respectivas necessidades.

A verba de 1500 contos atribuída à recuperação de terras em Diu tem a finalidade de trazer à cultura áreas actualmente abandonadas por falta de água e conveniente protecção. O Governo do distrito iniciou com êxito a abertura de poços de rega, o que tem permitido distribuir às populações mais atingidas pela crise económica, em parte derivada da crise política, alguns hectares de novas terras. Supõe-se possível a recuperação de mais 300 ha a 400 ha.

E, por último, a verba de 4500 contos destina-se a suportar as despesas de estudo e assistência técnica de

pequenas obras de rega, cuja construção será paga pelos próprios donos das terras — e que insistentemente vêm sendo pedidas. Serão algumas dezenas de pequenas albufeiras espalhadas por todo o território da Índia, das quais se espera tirar bons resultados.

2. Indústrias

6. a) *Minas.* — A verba atribuída a fomento mineiro é de 6000 contos. Destina-se a executar um reconhecimento geológico-mineiro, com o levantamento da respectiva carta, e ao estudo e montagem de um laboratório mineiro.

III) Comunicações e transportes

1. Execução do plano rodoviário

7. O dispêndio previsto sob esta rubrica é de 11 000 contos. Encara-se apenas o alargamento da plataforma de algumas estradas, o melhoramento da construção de pontes e a construção de novas rampas e cais de atracação para a travessia dos rios Zuari e Mandovi.

2. Transportes ferroviários

8. O caminho de ferro de Mormugão absorverá 48 000 contos, para o reforço de algumas pontes, a melhoria da via e o conveniente equipamento em material de tracção e circulante, bem como a montagem de oficinas. Aumenta-se também o número de desvios e o seu comprimento.

O tráfego internacional deste caminho de ferro foi totalmente suspenso, mas, em compensação, criou-se um tráfego interno de minério, que em 1956 atingiu 516 000 t, tendo assim ultrapassado o tráfego de 1954, quando ainda havia movimento internacional, e que foi de 462 000 t.

Este caminho de ferro é pertença duma empresa privada, por concessão e espera-se que cerca de metade das necessidades de investimento sejam cobertas pelos lucros da exploração combinada porto-caminho de ferro.

3. Comunicações fluviais

9. Esta alínea absorve 3000 contos, sendo a maior parte destinada à execução dum programa de balizagem de rios e canais. Nada há feito neste sector e a navegação, mesmo a nocturna, baseia-se exclusivamente no conhecimento pessoal que os mestres das barcaças têm dos rios e canais que frequentam.

A desobstrução do canal de Combarjua — que tem interesse fundamental nas ligações de todos os cais fluviais, localizados na rede de canais do rio Mandovi, com o porto de Mormugão, uma vez que na época da monção se torna perigoso ou até impossível que as barcaças de minério atinjam Mormugão através da barra da Aguada — espera-se que possa ser executada por iniciativa privada, mas, se isto se revelar impossível, é natural que em futura revisão do Plano deva ser incluída neste.

4. Portos

10. Gastar-se-ão no porto de Mormugão 60 000 contos. Tenciona-se proceder à aquisição de guindastes, melhoria do sistema de transportes dentro do porto, aquisição duma draga, execução de dragagens, pavimentação dos cais e remodelação dos feixes de triagem. Presentemente, e a expensas de um concessionário, está em construção uma instalação mecânica de carregamento de minério, bem como a central eléctrica a que se faz referência ao tratar da energia.

A justificação destas despesas encontra-se no continuo aumento de carga movimentada, especialmente minério de ferro, que em 1952 foi de 975 000 t, para passar a 1 608 000 t em 1955 e a 2 033 000 t em 1956. Em 1957 deve ter-se aproximado das 2 500 000 t.

Há, porém, a acrescentar que dos 2 033 000 t movimentadas em 1956 apenas 540 000 t passaram pelo cais, ou seja menos de 30 por cento. O grosso da tonelagem foi movimentado ao largo de barcaças e para barcaças, fundamentalmente porque os cais não deram vazão.

Sem instalações convenientes de carga e descarga, os navios que demandam o porto de Mormugão para carregar minério têm ali demoras frequentemente superiores

res, a trinta dias, o que origina perdas de dezenas de milhares de contos anuais, que, no final, vão incidir sobre o minério exportado.

5. Aeroportos

11. Na vigência do I Plano de Fomento construíram-se os aeródromos de Mormugão, de Diu e de Damão, bem como as instalações indispensáveis ao funcionamento destes.

Na construção das pistas não foi possível, porém (por não se encontrar localmente), utilizar a pedra mais adequada ao tipo de obra. Torna-se, por isso, indispensável continuar a prestar atenção às pavimentações feitas, por forma a evitar a sua possível deterioração.

Foi assim prevista a execução duma segunda rega de asfalto para os três aeródromos, e que se estimou em 4000 contos para o conjunto.

IV. Instrução e saúde

1. Construção e equipamento de instalações escolares

12. Esta rubrica eleva-se a 14 000 contos, sendo 8000 contos atribuídos à execução de parte dum plano de construção e instalação de escolas primárias e 6000 contos para a construção de edifícios para escolas técnicas.

2. Construção e equipamento de instalações hospitalares

13. Esta rubrica atinge 11 000 contos. Conta-se com a construção de um pavilhão para infecto-contagiosos no hospital de Pangim e outros melhoramentos neste (7000 contos), com a construção de vários postos sanitários no distrito de Goa (1500 contos), com um posto médico em Diu, concelho de Brancavará (600 contos), e com a construção de um hospital em Damão (1900 contos).

A construção dum pavilhão de infecto-contagiosos em Pangim é indispensável. Os postos sanitários a construir no distrito de Goa fazem parte do programa de ocupação sanitária que, a todos os títulos, se torna conveniente executar. Em Brancavará pensa-se na construção de um posto médico, por ser um dos centros

mais populosos do distrito e ficar a 15 km da cidade de Diu. A construção do hospital de Damão é exigida pelas condições de isolamento criadas ao distrito.

V) Melhoramentos locais

1. Abastecimento de água

14. Com verbas inscritas no I Plano de Fomento foi possível encetar um programa de realizações que permitiu, em condições higiénicas, o fornecimento de água às cidades de Pangim, Margão e Vasco da Gama, bem como ao porto de Mormugão e vila de Pondá. Ficaram assim abastecidos a maioria dos principais centros populacionais da Índia, faltando, porém, o abastecimento de água à cidade de Mapuçá. Entende-se, por isso, conveniente preencher esta lacuna neste Plano e increvem-se 19 000 contos para esta obra. Os restantes 1000 contos destinam-se ao estudo das obras de abastecimento de água a Damão e Diu.

Investimentos

I) Conhecimento científico do território: Milhares de contos

1. Cartografia geral 5

II) Aproveitamento de recursos:

1. Agricultura, silvicultura e pecuária:

a) Instalação de estabelecimentos de experimentação 10

b) Fomento agro-pecuário 17

2. Indústrias:

a) Minas 6

III) Comunicações e transportes:

1. Execução do plano rodoviário 11

2. Transportes ferroviários 48

3. Transportes fluviais (obras) 3

4. Portos 60

5. Aeroportos 4

A transportar 161

<i>Transporte</i>	164
IV) Instrução e saúde:	
1. Construção e equipamento de instalações escolares	14
2. Construção e equipamento de instalações hospitalares	11
V) Melhoramentos locais:	
1. Abastecimentos de água	20
<i>Total</i>	<u>209</u>